LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS..... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE.. — 15 fr. — 8 fr.
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr.

PARAISSANT LE DIMANCHE
Rédaction et Administration, 106, boulevard Saint-Germain, PARIS

9 Juillet 1899. — N° 43.

AU DÉPART.
Le groupe des concurrents avant le départ

LE CONTROLE DE SAINT-GERMAIN.
Pour ne pas retarder les concurrents, le contrôleur se contente de leur apposer un timbre humide sur la main.

CHARBONNEL.
Le vainqueur.

SUR LA ROUTE.
A Saint-Germain : entraînement à bicyclette.

L'ARRIVÉE.
Arrivée de Charbonnel à Conflans.

SUR LA ROUTE.
Deux concurrents et leurs entraîneurs.

ARRIVÉE DU SECOND HURST.

(Clichés Beau et L. F.)

LA COURSE PÉDESTRE DITE DE MARATHON (2 JUILLET)

La course pédestre, dite de Marathon, a eu lieu dimanche dernier pour la troisième fois. Le parcours était Paris-Versailles-Saint-Germain-Conflans, soit 40 kilomètres. Vingt-six concurrents ont accompli le parcours et le vainqueur ***Charbonnel***, n'a mis que 2 h. 33 m. 10 s. pour l'effectuer.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

28 JOURS EN ESCADRE

par le Dr Jean Charcot

☘

Faire ses vingt-huit jours comme officier, même assimilé, à bord d'un cuirassé, n'est certes pas chose banale et mérite, je crois, que l'on en parle. L'heureux et unique mortel à qui cela est arrivé a eu d'autant plus de chance que ses vingt-huit jours sont venus se placer au moment où les yeux de l'Europe étaient tournés vers cette marine qui allait peut-être être appelée à défendre le bon droit et l'honneur de la France. Elle, tout en se préparant ardemment, envisageait cette éventualité avec d'autant plus de sang-froid et d'espoir qu'elle comptait avoir à combattre un contre dix, c'est-à-dire dans les meilleures conditions pour un marin français.

Aussi, est-ce avec la plus grande fierté mélangée d'un certain degré d'émotion que le soussigné, médecin de marine de réserve de deuxième classe, endossa, le 6 janvier, en arrivant à Toulon, sa grande tenue n° 3, c'est-à-dire redingote, pattes d'épaulettes, casquette et gants blancs. A ce moment il n'y aurait certes pas eu de porte assez grande pour me laisser passer, si malheureusement la splendide épée, en s'emberlificotant fâcheusement dans mes jambes, ne m'avait rappelé de temps à autre à la réalité.

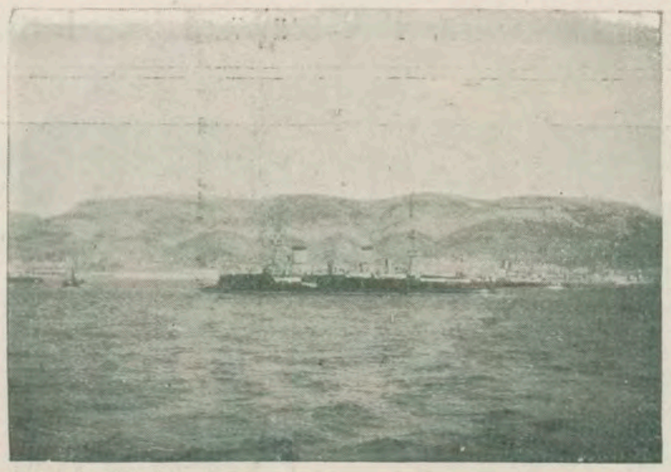
Les visites réglementaires faites à Toulon, majorité, préfet maritime, direction du service de santé, j'embarquai enfin dans un canot de l'arsenal mis à ma disposition. Ma vraie existence d'officier de marine commençait. Aussi, une fois les tire-veilles bien en main, est-ce d'une voix assurée et en affectant l'air le plus dégagé que je commandai : « Arme ! pousse ! avant partout ! »

Nous sortons de l'arsenal et la rade de Toulon s'ouvre bientôt devant moi. Spectacle admirable que cette baie aux eaux bleues, si découpée, entourée de collines et de falaises tantôt arides, tantôt verdoyantes, travail parfait de la nature merveilleusement utilisé par le génie des hommes. L'escadre est là tout entière, escadre qui est maintenant l'espoir du pays. Il y a juste assez de brise pour faire flotter les pavillons dont les trois couleurs donnent une note gaie à ces crustacés de fer bien astiqués, reluisants de propreté, et qui, quoi qu'on en dise, sont élégants dans leur apparence formidable. Comme tout ce qui flotte sur l'eau ils ont l'air d'êtres vivants, de terribles scarabées, hérissés de dards terribles et d'antennes

(Cliché du Dr J. Charcot.)

LE « BRENNUS »

Vaisseau portant le pavillon du vice-amiral Fournier, commandant en chef de l'Escadre de la Méditerranée. Les pavillons sont en berne et les vergues en pantenne, cette photographie ayant été prise le Vendredi saint.

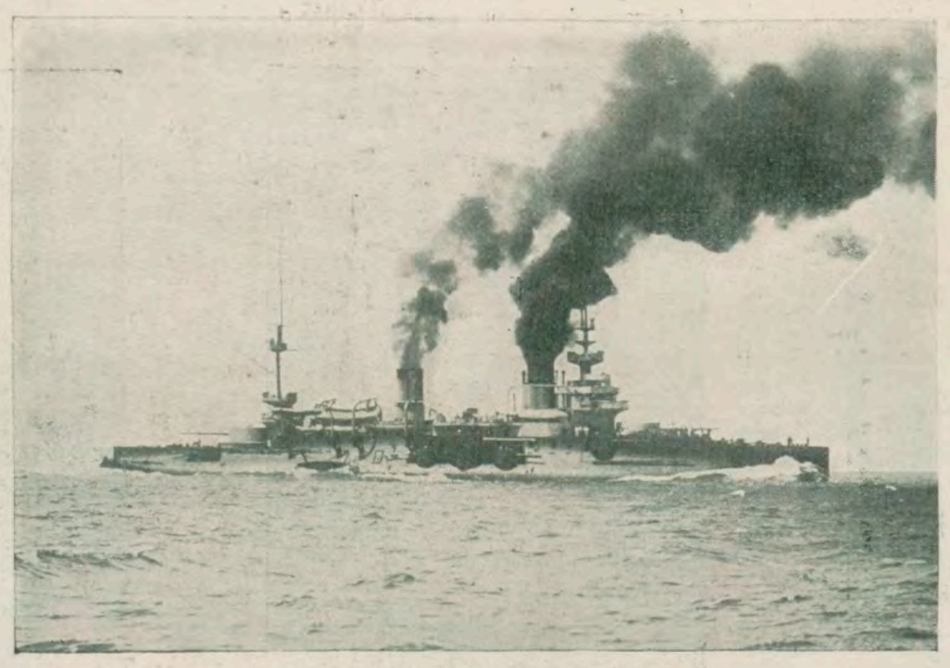


(Cliché du Dr J. Charcot.)

LA RADE DE TOULON.

On distingue le *Masséna*, plus loin le garde-côtes *Bouvines*. Tout au fond Toulon et l'entrée de l'arsenal.

menaçantes. Je reconnais le « Brennus » avec ses ancres fourbies au clair, orgueil de son commandant ; le « Masséna » reconnaissable à sa laideur, des croiseurs cuirassés comme « l'Amiral Charner », « le Pothuau » etc., le croiseur type « Lavoisier » peint en gris, et, là-bas, au fond, le « Bouvet », *mon* bateau, évidemment à mes yeux le mieux de tous, ce qui est je l'apprendrai plus tard, la stricte vérité.



LE « BOUVET » MARCHANT A 15 NŒUDS, VENT ARRIÈRE.

Un accostage savant, quelques difficultés avec mon épée en montant l'escalier de coupée et me voici à bord du « Brennus » battant le pavillon de l'amiral Fournier, commandant en chef de l'escadre de la Méditerrannée. « Sur le bord deux hommes ! » crie l'officier de quart. Le factionnaire en haut de la coupée rectifie la position, un homme de garde de chaque côté de l'entrée fait le salut militaire, le quartier-maître siffle, l'officier de quart salue, et c'est ainsi que pour la première fois je me vois rendre les honneurs auxquels me donnent droit mes deux galons, et je réponds par un salut militaire des plus corrects.

Je rends une visite à l'aimable et si séduisant amiral, à son chef d'état-major, au commandant du Brennus, au médecin en chef d'état-major de l'escadre. La réception de tous est si franchement cordiale que je me sens tout de suite à l'aise et c'est très allégrement que je repasse pour rejoindre mon canot devant le matelot armé de la fameuse hallebarde qui monte la garde devant les appartements de l'amiral.

C'est ma dernière étape et j'arrive enfin au « Bouvet » où je fais la connaissance des officiers de ce navire, mes chefs et mes futurs camarades. Je ne veux point ici faire de personnalités, mais je tiens toutefois à dire qu'il est impossible de trouver des gens plus charmants, plus distingués, plus absolument sympathiques, et cette première impression je l'ai ressentie à peu d'exceptions près dans tous les milieux maritimes que j'ai fréquentés dans la suite, bien que cependant il faille reconnaître que l'état-major du « Bouvet » était composé d'éléments particulièrement agréables. Par tous je fus reçu à la fois comme un camarade et comme un hôte, et cela franchement et simplement. Quand ils me disaient : « Cela nous fait plaisir que vous veniez passer quelque temps parmi nous », je sentais qu'ils pensaient comme ils disaient.

On m'indiqua ma chambre, une chambre d'officier supérieur qui n'avait pas été choisie par d'autres à cause de son exiguïté ; elle était en effet longue et étroite, mais elle était éclairée par deux grands sabords donnant à profusion air et lumière ce qui compensait pour moi sa petitesse, d'ailleurs relative. Une couchette avec tiroirs au dessous, un lavabo, un meuble servant de bureau, de commode et de bibliothèque, deux chaises, une petite armoire, des tentures en étoffe rouge, une lampe électrique mobile, tel était l'ameublement d'ailleurs très propre de ce qui me parut un palais.

Ma première journée était terminée et, après avoir accordé ma confiance, au dénommé Yves, brave canonnier breton comme son nom l'indique suffisamment, qu'on me proposait comme ordonnance, je regagnai la terre pour présider à l'installation moins sommaire de ma famille dans le délicieux coin de Tamaris.

Ma présence n'était nécessaire à bord que le lendemain à huit heures ; néanmoins, désirant profiter le plus possible du « Bouvet » et plein d'un beau zèle, je revins coucher à bord, mais, hélas ! on avait oublié de me prévenir avant mon départ que l'Etat fournissait tout, sauf le linge ! Heureusement, l'infirmerie me prêta des draps et un camarade des serviettes qui me suffirent par le moment.

Cette première nuit fut exquise et je voyais d'ailleurs tellement tout en rose, que le matin, même le réveil au clairon avant le lever du jour, même le bruit épouvantable que font 600 hommes qui courent et travaillent dans une grande boîte en fer où tout résonne, me parurent une délicieuse musique.

Le « Bouvet », ce jour là était de garde, c'est-à-dire qu'il portait en tête de mât un pavillon rouge à croix blanche, qui signifiait qu'un médecin devait se trouver en permanence à bord à la disposition de l'escadre et que, de plus, le navire était chargé de fournir pour le service de la rade un certain nombre d'embarcations. Tous les bateaux de l'escadre sont ainsi de garde chacun leur tour. C'est à monter quelques-unes de ces rares gardes, à assister le matin à la visite du médecin en chef que consistera d'ailleurs tout leur travail en escadre.

J'avais donc à suivre ma première visite à bord et à neuf heures je me rendis à l'infirmerie.

A bord des navires de la taille du « Bouvet » l'infirmerie se compose d'un petit local dit cabi-

(Cliché du Dr J. Charcot.)

QUELQUES OFFICIERS DU « BOUVET »

causant sur la plage, arrière, sous le canon de 305 mm. On distingue à droite la partie supérieure d'une tourelle de 140 mm.

(Cliché du Dr J. Charcot.)

LE CUIRASSÉ D'ESCADRE « MASSÉNA ».

net du médecin, qui contient l'armoire aux médicaments et où on examine les hommes, d'une salle d'attente et de pansement, d'une grande salle contenant une douzaine de couchettes pour les malades et enfin d'une salle de douches et de bains. Le tout est peint en blanc, bien aéré par de grands sabords et tenu avec la propreté méticuleuse dont les matelots de l'État ont le secret. Pendant le combat cette infirmerie serait abandonnée ou au moins ne servirait plus qu'après la bataille, si toutefois il en restait quelque chose debout, car, se trouvant dans les hauts du bateau et nullement protégée, elle est exposée aux coups de l'ennemi. Aussi, dès le branle-bras, médecins et infirmiers se transportent dans le poste central, sous le pont cuirassé, où il règne en marche une agréable température d'une cinquantaine de degrés, mais où, théoriquement, les blessés seraient à l'abri des projectiles.

Le personnel médical, en temps de paix, se compose du médecin en chef et d'un médecin de deuxième classe ; en temps de guerre on embarque un second médecin à deux galons; avec moi à bord nous étions donc en effectif de combat. Sous les ordres des médecins, un maître infirmier et deux matelots infirmiers.

Cette première visite fut pour moi une surprise des plus agréables ; je savais par oui-dire que mes collègues de la marine étaient les amis du matelot, mais je ne pouvais certes me douter à quel point ils méritaient leur réputation. On me répondra à cela que j'étais bien tombé ; c'est vrai, car il est impossible de trouver un homme professionnellement plus capable et à la fois plus doux, plus humain, que le médecin en chef du « Bouvet, » et c'est toujours avec une douce émotion que je parle de ce digne et excellent homme qui veut bien me considérer comme son ami. Tous ses actes ont pour mobile l'intérêt des matelots, il sait les consoler, leur donner du courage! Jamais dupe de leurs fumisteries, bien rares par suite de son attitude même, il sait le leur montrer mais sans punir, simplement en les blaguant. Aussi, est-ce touchant d'entendre parler de lui par des hommes qui ne se gênent pas d'ailleurs pour venir le trouver, même quand il s'agit d'un conseil extra-médical, et nombreux sont les exemples que je pourrais citer de sa grande bonté.

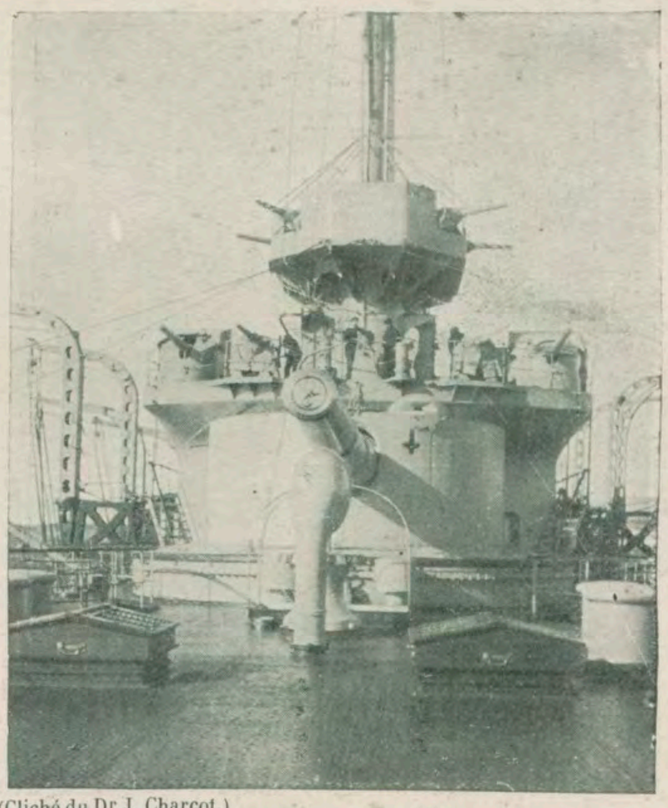
Je me souviendrai toujours d'un quartier-maître qui venait avec insistance à la visite et chez lequel véritablement on ne pouvait rien découvrir. Enfin, le médecin en chef l'interroge et apprend que par suite d'un transfert ce brave homme, marié et père de famille, n'avait pu revoir les siens depuis longtemps et que ce qu'il voulait était d'obtenir un congé de convalescence. « Mais bougre d'animal, pourquoi ne le disiez-vous pas tout de suite au lieu de chercher à carotter ! promettez-moi de ne plus jamais recommencer et je me charge d'obtenir pour vous une permission du commandant ». Et cela fut fait. Inutile d'ajouter que jamais ce quartier-maître ne manquera à sa promesse.

D'ailleurs, les carottiers sont rares dans la marine ; tout le monde est utile à bord et un homme qui ne fait pas son travail l'ajoute à celui déjà lourd des camarades et le fainéant est méprisé à bord.

La visite se passe comme toutes les visites médicales, mais avec cette différence que le médecin n'est assujetti à aucune règle, il dispense le malade de ce qui lui semble rationnel, chaussure, embarcation, quart de nuit etc... ; l'homme non reconnu malade n'est jamais puni, en le renvoyant on lui dit même de ne pas craindre à la moindre alerte de revenir. Enfin, tous les jours, vingt-cinq hommes douchés et savonnés passent « *in naturalibus* » devant le médecin qui les examine avec soin au point de vue propreté et c'est ma foi avec raison que cette procession, formée en général de superbes gaillards râblés et bien musclés, s'appelle « la visite de santé ».

La visite terminée, le bateau étant de garde comme je l'ai déjà dit, je restai à bord et en profitai pour mettre à contribution l'amabilité des camarades du carré et visiter le « Bouvet » de fond en comble. Pas un coin ne resta inexploré, aussi, que de bosses sur la tête et de peinture sur les vêtements! J'appris de cette façon à connaître « mon bateau » qui est certainement, actuellement, le plus beau cuirassé et le mieux réussi à tous les points de vue que nous ayons à flot.

Il a été construit à Lorient, et, mis sur les chantiers en 1892 ses essais étaient commencés en 1897. Ses dimensions principales sont : longueur 122m,60 ; largeur maxima 21m,40 ; tirant d'eau arrière 8m,40 ; vitesse aux essais 18 nœuds 3.



(Cliché du Dr J. Charcot.)

LA TOURELLE ARRIÈRE
DU « BOUVET » AVEC SON CANON DE 305 MM.

Au-dessus la passerelle arrière avec des canons de 100 mm., de 47 mm. et de 37 mm. Au-dessus enfin une des hunes militaires armée de pièces de 47 mm.

Il jauge 1250 tonneaux et ses machines, qui actionnent trois hélices, développent 14 000 chevaux.

L'armement se compose de 2 canons de 305 millimètres en tourelles cuirassées de 37 centimètres, de 2 canons de 274, 4, de 8 canons de 138, 6 à tir rapide également en tourelles cuirassées, de 8 canons de 100 à tir rapide, 12 canons de 47 à tir rapide et de 10 canons de 37 revolver ou à tir rapide.

Il est protégé de bout en bout par une ceinture cuirassée atteignant au pont 40 centimètres. Le pont cuirassé a 9 centimètres d'épaisseur.

Le Bouvet possède en outre quatre tubes lance-torpilles, dont deux aériens et deux sous-marins. Il est monté par 670 hommes d'équipage.

En somme, c'est un cuirassé doué d'une très belle vitesse puisqu'il soutient facilement 17 nœuds 1/2, d'une puissance offensive formidable et muni de moyens de défense théoriquement invulnérables.

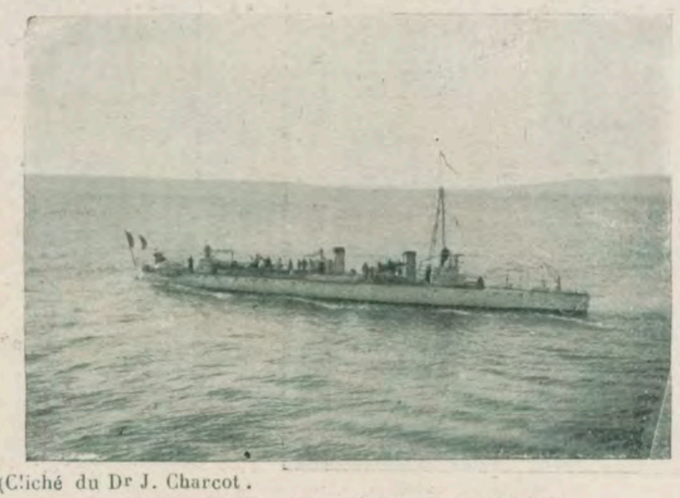
En effet, les grosses pièces sont à l'abri des projectiles ennemis grâce aux tourelles cuirassées et tout le mécanisme des tourelles est contenu dans de grands tubes également cuirassés qui viennent aboutir aux machines motrices situées sous le pont cuirassé. Ce pont cuirassé est comme le couvercle d'une grande boite à l'abri des projectiles, grâce à la ceinture cuirassée pour les parties situées au-dessous de la ligne de flottaison et encore mieux par l'eau, en ce qui concerne la partie submergée. Le blockhaus du commandant, contenant les appareils de transmission d'ordres et la roue du gouvernail, est également cuirassé et en communication par un tube cuirassé avec la partie du navire située sous le pont cuirassé ; par ce tube passent porte-voix, fils électriques etc. De sorte qu'on peut admettre en théorie que si les projectiles détruisent tout ce qui n'est pas cuirassé, le poste de commandement, c'est-à-dire le cerveau du bateau, toutes les grosses pièces, les organes à transmission, les machines, resteront intactes et le Bouvet sera toujours un formidable engin de destruction.

Le dîner fut gai, comme tous les repas, à bord, d'ailleurs. Mais une surprise m'était réservée dans la soirée. Par les hublots nous voyons subitement la rade s'éclairer et, une fois sur le pont, un spectacle merveilleux s'offre à nos yeux. Tous les bateaux ont allumé leurs feux de rade et communiquent ensemble au moyen de feux rouges et blancs qui s'allument et s'éteignent rapidement. En même temps les projecteurs envoient leurs grands faisceaux blancs dans tous les sens, éclairant tous les obstacles qui encombrent la rade. Difficilement, l'un d'eux se fixe sur une masse à fleur d'eau à peine visible malgré les flots de lumière ; c'est le « Gustave Zédé », le fameux sous-marin qui revient des Salins où, devant le ministre, il a effectué des exercices d'une importance définitive. Surpris par la nuit pendant son voyage de retour, il a fait néanmoins bonne route et cette rentrée de nuit à Toulon prouve une fois de plus que c'est là un engin avec lequel il faut désormais compter. Il ne lui manque plus que de donner les preuves qu'il peut avec ses propres moyens accomplir de longs parcours ; nous verrons dans deux jours comment il s'est tiré de cette nouvelle épreuve.

Le lendemain matin, 8 janvier, l'amiral Fournier faisait signaler à bras, ce qui est le moyen de communication le plus habituel entre les navires en rade, que le docteur Charcot devait partir pour les Salins-d'Hyères retrouver le ministre de la marine et assister à différentes manœuvres. Aux Salins, nous embarquions à bord du torpilleur « Forban » une des belles créations de Lenormand, du Havre, qui donna plus de 31 nœuds à ses essais. Nous avons marché ce jour-là à 28 nœuds et il y a dans ce glissement sur l'eau à cette effrayante vitesse, une griserie toute particulière et qui n'est pas exempte de charme, d'autant que ces merveilleux engins évoluent admirablement. Cependant, je dois avouer que le « Forban » et ses semblables ne feraient que de piètres yachts car à l'avant, même par temps calme, on est couvert d'embruns et à l'arrière on vit sous une pluie d'escarbilles. Par contre, j'ai été étonné par la faiblesse des trépidateurs.

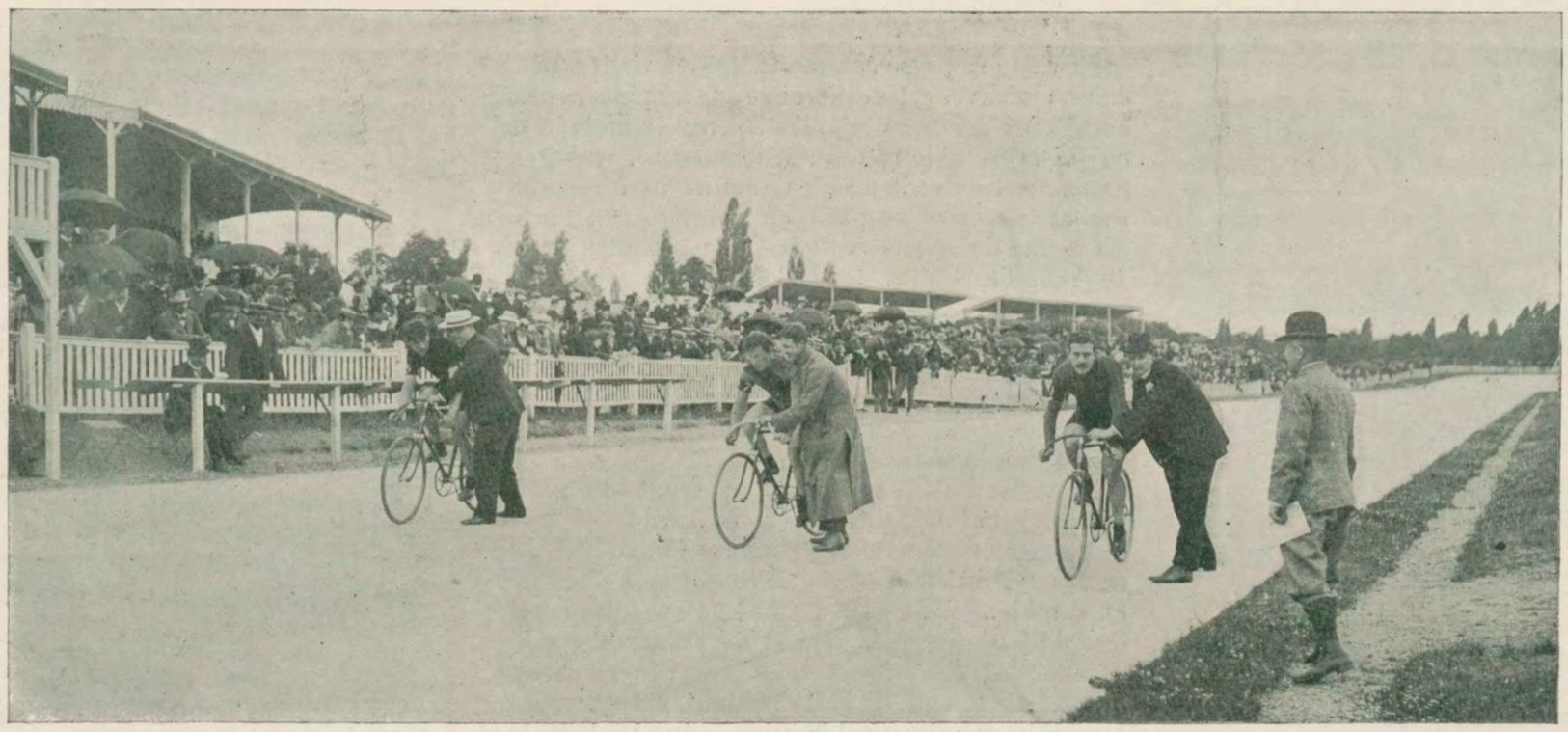
Dr J. Charcot.

(*A suivre.*)



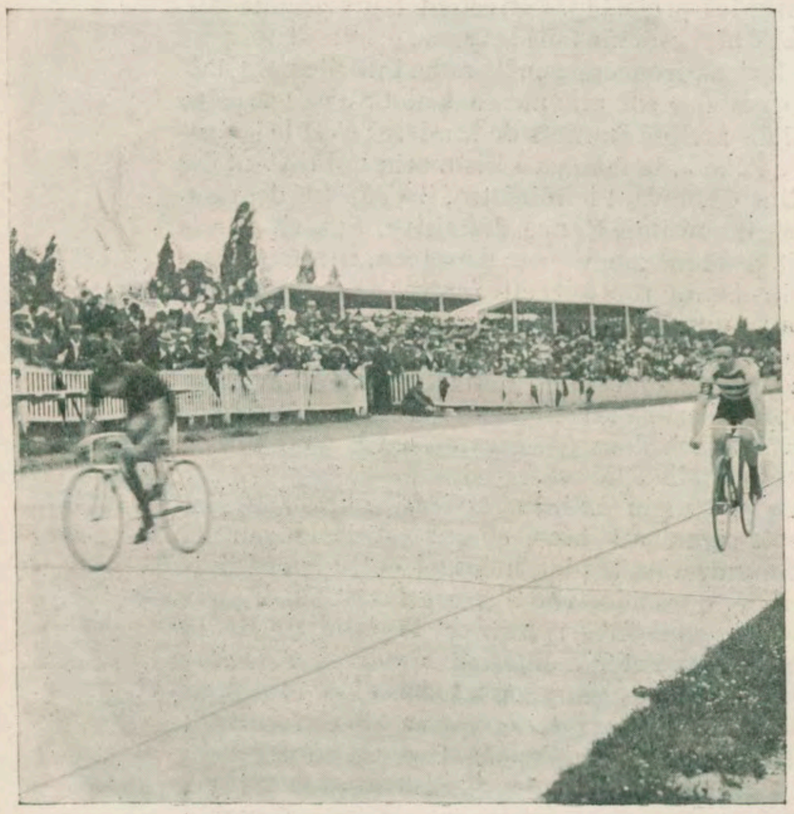
(Cliché du Dr J. Charcot.

LE TORPILLEUR DE HAUTE MER « FORBAN »
Faisant machine arrière.



Gougoltz Grogna Meyers

DÉPART DE LA FINALE DU PRIX DES ÉTRANGERS,
gagné par Meyers, battant Grogna et Gougoltz.



Tomaselli Domain

ARRIVÉE D'UNE 1/2 FINALE DU GRAND PRIX
gagnée par Tomaselli.

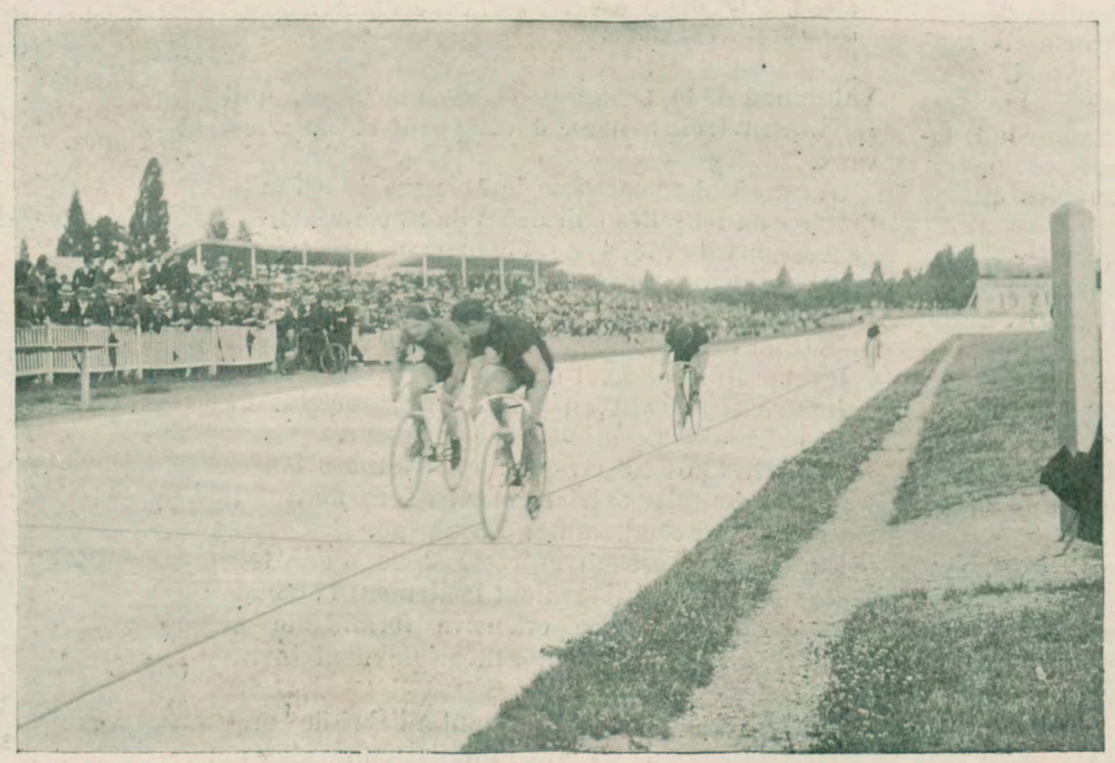
TOMASELLI RENTRANT AU PESAGE
après la finale du Grand Prix.

Louvet Protin Meyers

ARRIVÉE D'UNE 1/2 FINALE DU GRAND PRIX
gagnée par Louvet.

LA COURSE DE MOTOCYCLES (20 KIL.).
Béconnais double Rivierre dans un virage.

(Clichés Beau et L. F.).



Grogna Tomaselli Louvet

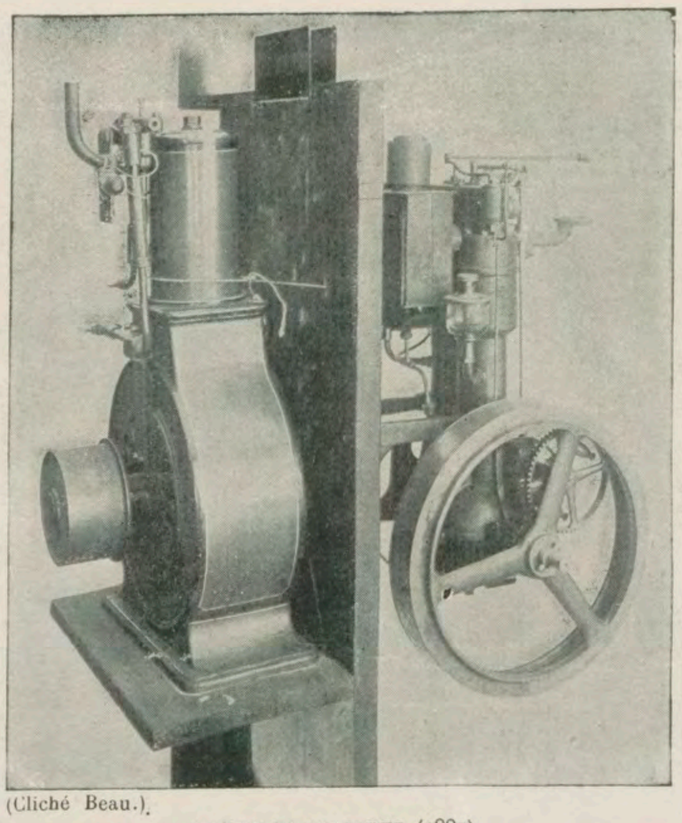
FINALE DU GRAND PRIX.

LA COURSE DE MOTOCYCLES (20 KIL.).
Renaux prenant un virage à 62 kilomètres à l'heure.

LE GRAND PRIX CYCLISTE DE L'UNION VÉLOCIPÉDIQUE DE FRANCE (2 Juillet)

Cette épreuve, donnée huit jours après le Grand Prix cycliste municipal, a réuni la plupart des concurrents de cette course. Tomaselli s'est encore une fois révélé comme le coureur le plus en forme de la saison, en gagnant brillamment la finale.

Les Ancêtres de l'Automobile



(Cliché Beau.)

LE MOTEUR DAIMLER (1889).
LE PREMIER PHÉNIX DE LEVASSOR (1889).

ALFRED de Musset, reprenant une phrase de Beaumarchais, énonçait déjà il y a cinquante ans, cette incontestable vérité :

On est, dit Brid'oison, toujours fils de quelqu'un !

Cela est vrai aussi bien en automobile qu'en toute autre matière.

Faisons, si vous le voulez bien, un petit tour de compagnie dans ce musée rétrospectif de l'antique en automobile que M. Rives, directeur général de l'Exposition des Tuileries, a eu l'ingénieuse idée d'ouvrir cette année dans le vestibule d'honneur du Salon.

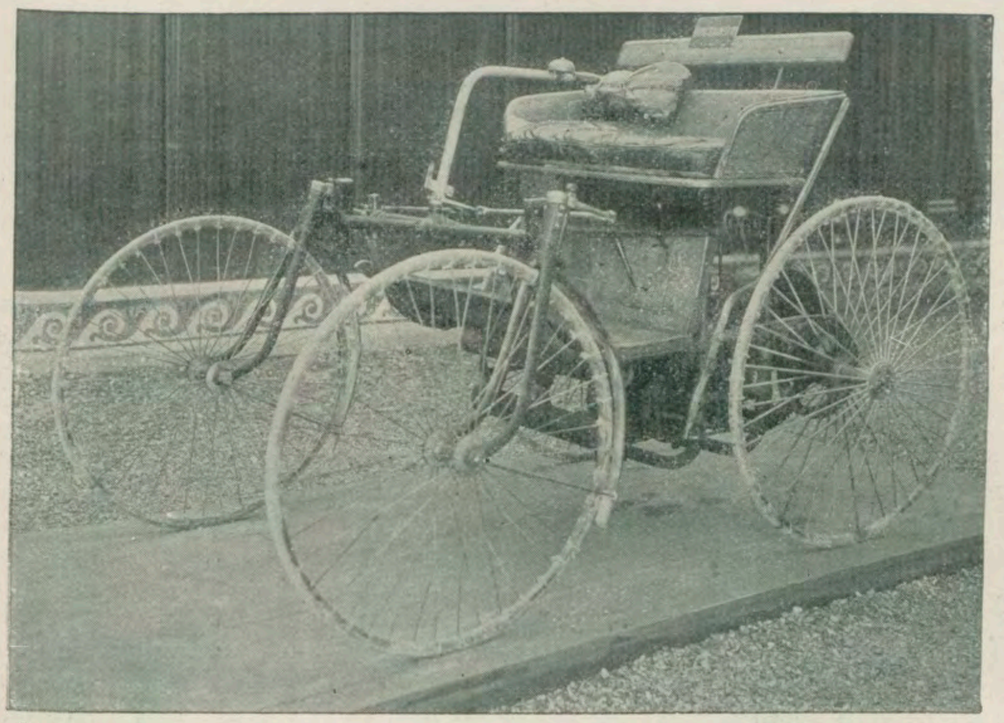
Les spécimens de la vapeur sont assez connus. Voitures à vapeur et tricycles à vapeur construits en 1885, 1886 par la maison de Dion-Bouton ont déjà été vus dans les précédents salons.

D'ailleurs, ce ne sont pas de véritables ancêtres.

Signalons simplement le premier motocycle à vapeur, *the original steam tricycle*, construit en Angleterre en 1881 sur les brevets de Th. Parkins par A. H. Bateman.

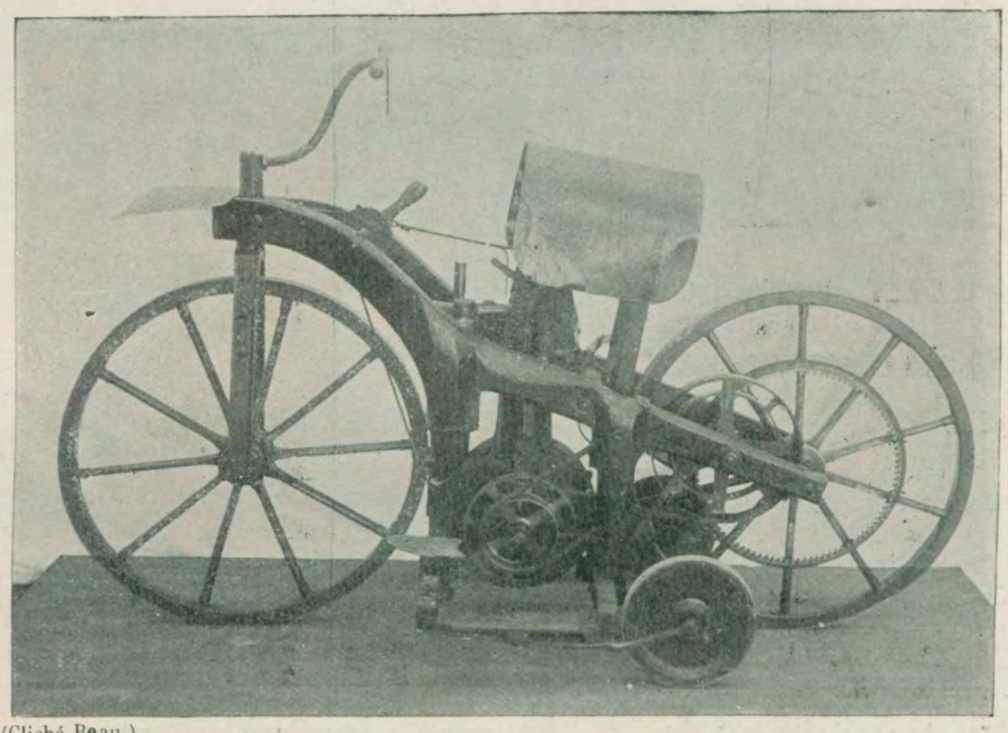
Ce tricycle fut la cause de la fameuse loi de répression contre les automobiles, qui ruina si longtemps cette industrie chez nos voisins. Le propriétaire du tricycle fut condamné à un *schelling* (1 fr. 25) d'amende pour s'être lancé sur la route avec des roues n'ayant pas 6 pouces de large et sans que l'instrument fût monté par trois hommes, un tenant la direction, un autre chauffant et le troisième pourvu d'un drapeau rouge !

Voici, humble et modeste, déjà formé pourtant dans son ensemble, le premier moteur à pétrole de Daimler, qui date de 1883. Il a déjà son brûleur, son tube à incandescence, son réglage d'air, sa chambre d'explosion, et toute la voiture future est là dans ce bloc de fonte animée par le génie du chercheur allemand auquel Levassor devait peu après donner la gloire.



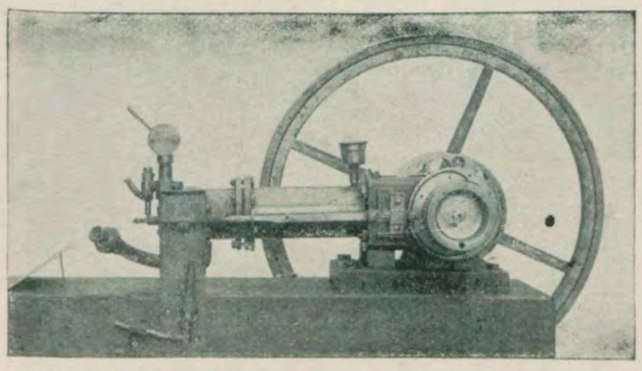
(Cliché Beau.)

LA PREMIÈRE VOITURE AUTOMOBILE CONSTRUITE PAR M. GOTLIEB DAIMLER.



(Cliché Beau.)

LA PREMIÈRE BICYCLETTE A PÉTROLE CONSTRUITE EN 1885.



(Cliché Beau.)

LE PREMIER MOTEUR DAIMLER, CONSTRUIT EN 1893.

Puis voici un instrument bizarre, un des premiers véhicules à pétrole, le premier sur route, car Daimler s'était auparavant tourné vers la navigation, à laquelle on revient aujourd'hui.

Ce curieux Pégase moderne, sur la selle duquel peu de poètes voudraient monter, est la bicyclette à pétrole, la première des voitures à pétrole. Et dire qu'on les cherche encore aujourd'hui ! Celle-ci date de 1885. Ce bizarre outil de locomotion porte d'ailleurs déjà en lui toute la voiture future, non seulement comme moteur, mais aussi comme transmission.

Voici le levier qui débraye en serrant le frein et embraye (en tendant une courroie), en lâchant le frein. On en est encore là. Voici la commande par courroie et la transmission par engrenages. N'était que les roues en bois doivent être peu propices à des évolutions rapides sur le pavé, et que la selle peu moelleuse en acier est agrémentée d'une douce chaleur par le brûleur sur lequel elle forme voûte, ce serait charmant, et l'on ne courrait guère risque que de se casser un membre.

Voici, plus jeune, la voiture ou quadricycle de 1889. Nous avons déjà la direction à barre, les changements de vitesse, au nombre de quatre, toujours le chiffre fatidique. Et par-dessus le marché c'est la petite voiture légère, celle qu'on se remet à chercher aujourd'hui !

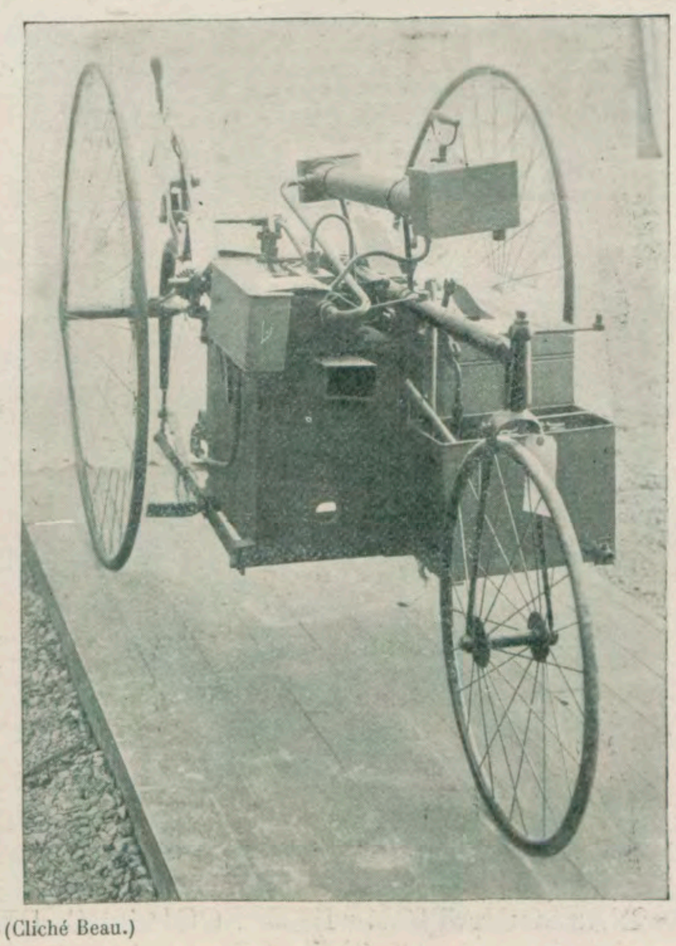
Éternel recommencement des choses !

Dire que celle-là est très pratique, que la direction par douille articulée est parfaite, que les caoutchoucs tenus par des attaches extérieures bravent l'obstacle, et même que la mécanique fasse plus de besogne que de bruit, serait notamment exagérer les choses.

Mais en 1889, l'année de l'Exposition, on n'en demandait pas davantage. Que dis-je ? On s'en moquait ! Ainsi le petit tramway à pétrole des Invalides, exposé par Daimler en 1889, n'a jamais frappé les imaginations que par la commodité avec laquelle il pouvait se transformer en table de restaurant !

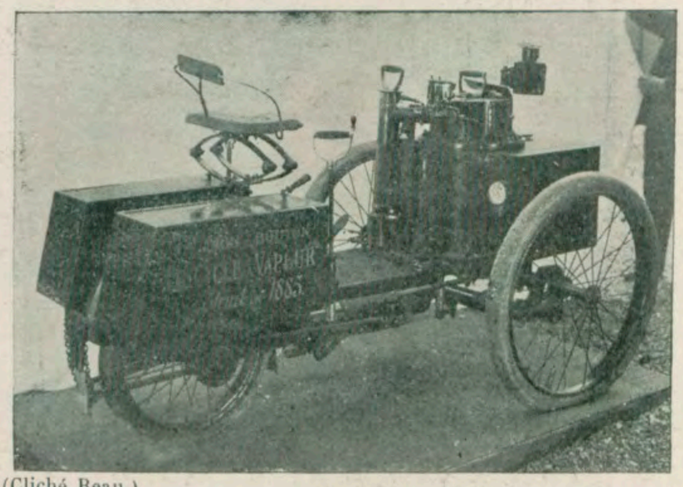
Voici, pour finir, le moteur Daimler, du type classique, avec lequel tous les vieux chauffeurs ont fait connaissance, et qui remplissait gaillardement son rôle, puis le premier Phénix de Levassor.

GEORGES PRADE.



(Cliché Beau.)

LE PREMIER TRI A VAPEUR CONSTRUIT EN ANGLETERRE EN 1881.



(Cliché Beau.)

LE TRI A VAPEUR DE DION ET BOUTON EN 1885.

LA FÊTE DE L'ASSOCIATION DES SOCIÉTÉS DE GYMNASTIQUE DE LA SEINE

L'*Association de la Seine*, qui est la plus ancienne, en même temps que la plus importante fédération départementale, a donné son concours et sa fête le dimanche 18 juin dernier au vélodrome du Parc des Princes.

Les concours, commencés le matin à sept heures, étaient terminés à midi, et à trois heures, la fête commençait sous la présidence de M. le général Baillod, assisté de M. Roucoux l'aimable président de l'*Association*.

Nombreuses ont été les productions aux appareils par les cinquante sociétés présentes. Le public a chaleureusement applaudi les séries d' « ensemble », la boxe, les pyramides, les pupilles, les exercices des enfants des écoles, etc., mais le clou de la journée a été certainement la course individuelle; la longueur de la piste, 666 mètres 66, a paru un peu longue à quelques gymnastes insuffisamment entraînés; d'autres, qui n'étaient pas familiarisés aux « virages » du vélodrome, ont eu quelques « pelles » à leur actif. A la seconde épreuve, la finale, c'est le gymnaste Charvin qui a été classé *premier*. Le vaillant coureur en avait avalé le petit caillou d'entraînement! Cela n'a rien été, heureusement, puisqu'il a pu s'en débarrasser immédiatement.

Bonne et excellente journée qui fait honneur aux organisateurs et en particulier au moniteur général M. Leffond.

P. Ch.

(Clichés A. le Boucher.)

LA XVII[E] FÊTE ANNUELLE DE L'ASSOCIATION DES SOCIÉTÉS DE GYMNASTIQUE DE LA SEINE

1 ET 3. LE PUBLIC PENDANT LES COURSES A PIED. — 4. LA TRIBUNE OFFICIELLE : M. CHRISTMAN, M ZIERER, LE GÉNÉRAL BAILLOD, M. SANSBŒUF. — 5. LA PYRAMIDE HUMAINE — 6. LE DRAPEAU.... 7. SÉRIE « D'ENSEMBLE » PAR LA SOCIÉTÉ *En Avant*. — 8. LES DRAPEAUX DES SOCIÉTÉS, EN AVANT LE DRAPEAU DE LA SOCIÉTÉ SUISSE. — 9. EXERCICES AUX ANNEAUX.

LES FETES CANINES D'AMIENS

L'EXPOSITION CANINE — LE CONCOURS DE CHIENS RATIERS — LE CONCOURS DE CHIENS DE BERGER

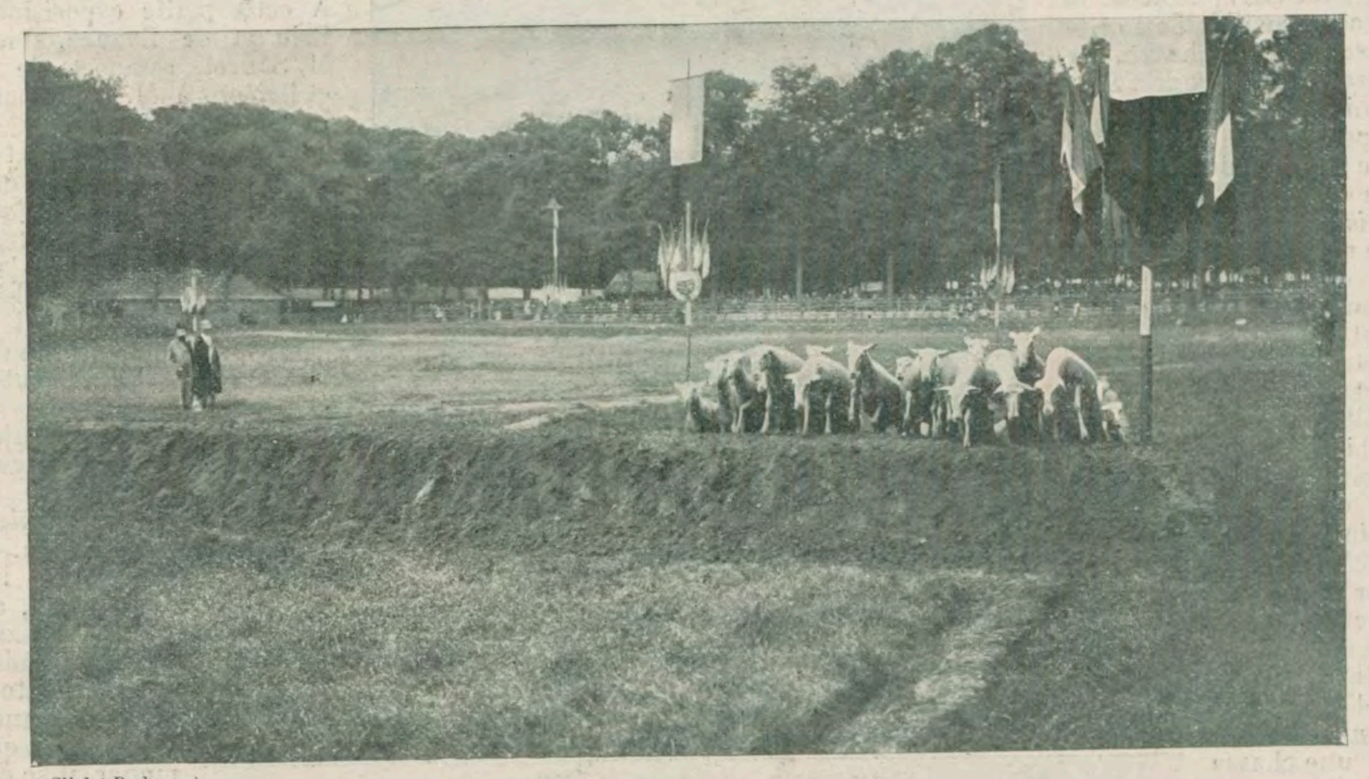
Amiens, ville justement célèbre par ses pâtés de canards et ses macarons, vient d'avoir une série de fêtes et réjouissances qui ont fait d'elle, pendant une semaine, une des villes les plus mouvementées de France.

Je laisserai de côté les concours de pompes à incendie, les festivals d'harmonies et de fanfares, voire même le concours régional agricole et le concours de pêche, quoique ces deux derniers soient du cadre de la *Vie au Grand Air*, pour ne m'occuper que des « fêtes canines ».

Amiens, comme Poitiers du reste, est un centre cynégétique assez important, c'est un pays de gibier et de grandes cultures; aussi la Société centrale pour l'amélioration des races canines fut-elle invitée par la municipalité à y venir organiser une exposition canine. Elle n'eut point, cette exposition, l'importance et l'intérêt de la récente exposition de Poitiers, mais elle fut néanmoins très intéressante; il y avait là 272 chiens inscrits, appartenant aux diverses catégories. Mais la plupart des lauréats, nous les connaissons, ils ont déjà figuré à l'Exposition des Tuileries ou à Poitiers; je ne dirai pas que ce sont des « bêtes à concours » que leurs propriétaires promènent d'expositions en expositions pour recueillir une moisson de lauriers; mais quoique les jurys de nos expositions canines aient bonne mémoire et le même œil partout, à si peu de distance ils se souviennent encore suffisamment des prix qu'ils ont attribués quinze jours ou trois semaines auparavant.

Il y aurait cependant une petite réforme à accomplir dans ces expositions de province, ce serait — pour les races locales tout au moins — de désigner des juges locaux: des erreurs ne se produiraient pas comme il s'en est produit à Poitiers dans la classe des chiens d'arrêt Dupuy; les juges ont oublié de récompenser quelques sujets de tout premier ordre. A Amiens, même fait s'est produit dans la classe des épagneuls picards. Parmi les lauréats d'Amiens, nous retrouvons — citons-en quelques-uns au hasard du Palmarès — cet excellent Camarade du Berger à M. H. Sauret, grand vainqueur dans la classe des chiens de berger, *Brutus*, le dogue de M. Bernard, les épagneuls Pont-Audemer de M. Duquesne, les braques du Bourbonnais de M. Lafosse, les chiens d'arrêt anglais de MM. Lamaignère, Mulard, Mairesse, Gossiome, baron de Segonzac; les Saint-Germain de M. Bathiat La Coste, dont cette jolie bête, Médor IX, dont nous donnons le portrait aujourd'hui. Aux chiens courants les meutes de MM. Verrier, de Condamy, de la Croix.

La *Vie au Grand Air*, dans ses précédents numéros sur les diverses expositions canines, a donné les portraits de la plupart d'entre eux.



(Cliché Bodmer.)

LE PASSAGE DE LA BUTTE.

(Cliché Bodmer.)

CONCOURS DE CHIENS DE BERGER (CONDUCTEURS DE LA VILLETTE)
M. Daniel et son chien *Chocolat*.

(Cliché Bodmer.)

CONCOURS DE CHIENS DE BERGER (CONDUCTEURS DE LA VILLETTE)
M. H. Sauret et son chien *Camarade I*.

Arrivons au côté très sportif de l'exposition canine d'Amiens: au concours de chiens ratiers et au concours de chiens de berger. Il est assez curieux de constater que pendant la durée de la plupart des expositions canines de province, la Société Centrale pour l'amélioration des races canines organise des concours de chiens ratiers. S'il y a des concours utiles ce sont certainement ceux-là: à Paris, jamais la Préfecture de police n'a voulu accorder l'autorisation d'en faire; la Société protectrice des animaux a toujours protesté: c'est que certainement M. Uhrich son président — qui nous renouvelle le mot de Louis XIV « l'État, c'est moi », en disant: la Société protectrice des animaux, c'est moi — n'a jamais vu de concours de chiens ratiers, et se figure sans doute qu'il s'agit d'un combat — ce qui serait évidemment cruel — de chiens contre rats. C'est une grande erreur; les

(Cliché Bodmer.)

CONCOURS DE CHIENS DE BERGER (BERGERS).
M. Bernault, berger aux Ormeaux, conduisant le troupeau avec ses deux chiens, un briard et un beauceron.

concours de chiens ratiers n'offrent aucun danger pour les chiens ; les rats n'en reviennent jamais, certes, mais je ne sache pas que le rat soit un animal utile.

Voici exactement ce que sont ces concours : la piste, ou mieux l'arène, est assez semblable à celle en usage pour les combats de coqs, plus haute, car les rats savent admirablement bien grimper. Suivant la taille et le poids du chien, on les handicape, c'est-à-dire qu'un chien de petite taille aura moins de rats à tuer dans le même temps qu'un chien de grande taille. Ceci c'est le concours de rapidité dans l'hécatombe ; dans l'arène on laisse par exemple six rats, c'est le nombre pour un chien de taille moyenne ; le propriétaire du chien concurrent introduit lui-même son animal dans l'arène. Et en moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire, le chien, à droite, à gauche, le long du grillage, abat ses six rats. Le vainqueur de ce tournoi d'un nouveau genre, appartenant à un allumeur de reverbères d'Amiens, du surnom de Bibi, a mis en effet, douze secondes et demie — chronomètre en main — pour abattre six rats, non point de ces petits rats de grenier ou de cave, mais de forts et solides rats d'égouts. On ne peut dire qu'il connaissait les rats qui lui furent présentés, car M. Durand, l'aimable représentant de Spartts' Patent à Paris, qui avait été chargé, en même temps que de l'organisation — de l'exposition du concours de chiens ratiers, avait amené de Paris 150 rats d'égout. Le concours a même eu un tel succès auprès des Amiénois qu'il a fallu faire une chasse ardente aux rats dans Amiens pour trouver encore 100 victimes.

D'autres épreuves pour ratiers sont des épreuves d'adresse : on dissimule des rats sous des pots de terre, dans des bottes de paille, dans de petites caisses à cigares etc. Le chien devait chercher, avant de tuer, et certains ont montré une adresse, une agilité et un courage vraiment extraordinaires : entre autres un petit fox terrier, appartenant je crois à M. Bernard, de Montreuil-sous-Bois. On lui avait mis deux rats dans une botte de paille. Après avoir essayé de faire un trou suffisant pour atteindre les rats dans la botte, et l'avoir retournée de tous côtés, résolument le petit fox est entré dans la botte et quelques secondes après en remontait portant triomphalement dans sa gueule les deux rats !

Nul ne peut nier l'utilité de ces concours qui sont destinés à former des destructeurs de rats pour les maisons d'habitation et les grandes exploitations industrielles qui ont souvent à souffrir des dégâts causés par les rongeurs.

Aussi on se demande, avec juste raison, pourquoi la préfecture de Police interdit les concours à Paris !

Le concours de chiens de berger qui a eu lieu le dernier jour des fêtes d'Amiens, a eu un grand succès de curiosité. La *Vie au Grand Air* a parlé l'année dernière du concours de Lizy-sur-Ourcq ; le « Club du chien de berger français » qui organise ces manifestations sportives, avait promis

CONCOURS DE CHIENS DE BERGER.
Chocolat, chien de berger de Brie, à M. Daniel, de Pantin. Prix d'honneur du Concours de conduite (conducteurs du marché de la Villette).

des réformes, des améliorations ; mais il n'a nullement tenu compte de ses promesses. Ce club, se refuse absolument à reconnaître d'autres races de chiens de berger que les briards et les beaucerons ; pourtant à Amiens, il y avait de beaux et bons chiens de race picarde ; systématiquement M. Boulet les a écartés du concours de beauté qui précédait les épreuves sur le terrain. A cette petite exposition spéciale de chiens de Brie et de Beauce, Camarade, toujours lui, à M. Sauret, remporte le premier prix des briards et Partons à M. C. Triboulet, le premier prix des beaucerons.

CONCOURS DE CHIENS DE BERGER.
Le passage entre deux haies par un berger conduisant le troupeau avec deux chiens.

Les épreuves sur le terrain, au concours de conduite, se divisaient en épreuves pour les conducteurs du marché de la Villette, et épreuves pour les bergers.

Les conducteurs de la Villette menaient leur troupeau avec un seul chien ; mais ces chiens sont habitués aux routes, il vont rarement en rase campagne ; aussi ont-ils été un peu désorientés par la piste, tracée seulement par deux raies de charmes et simulant une route.

La route était trop herbagée pour que les chiens reconnaissent bien leur chemin et empêchent les moutons de s'écarter.

Les bergers conduisaient avec deux chiens ; ils ont eu plus d'avantage, car pour eux le concours se rapprochait plus de la réalité, et puis, ils ont concouru les derniers, et les moutons, quoique fatigués, suivaient mieux la piste qu'ils avaient déjà faite cinq ou six fois.

Autre chose : les moutons étaient de race picarde, mauvaise tête, et quand l'un d'eux s'écartait du troupeau et que le chien voulait le ramener, il se courbait et faisait le mort, impossible de le faire lever ; ou bien encore, il se sauvait dans le parc installé derrière la tribune. Chaque chien devait conduire 20 à 25 moutons.

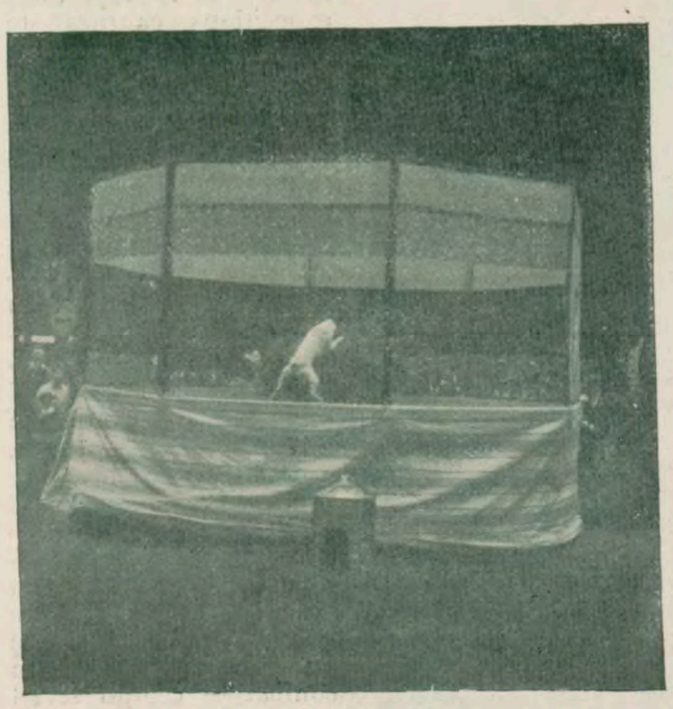
Le vainqueur de la première série (conducteur de la Villette) a été M. Daniel, de Pantin, dont le chien Chocolat, a réellement bien travaillé sans presque faire de faute.

Camarade I, qui avait eu le prix d'honneur à Lizy-sur-Ourcq ne fut classé que cinquième : il était à vrai dire énervé par les six jours passés à l'exposition : les autres concurrents étaient arrivés frais le matin même du concours.

Pour les bergers : le grand prix d'honneur est revenu à M. Bernault, berger à Ormeaux, qui a conduit son troupeau avec un briard et un beauceron ; un autre prix d'honneur a M. V. Chenu, les prix à MM. Sergent, Martin, Maillard, Pelette, etc., etc.

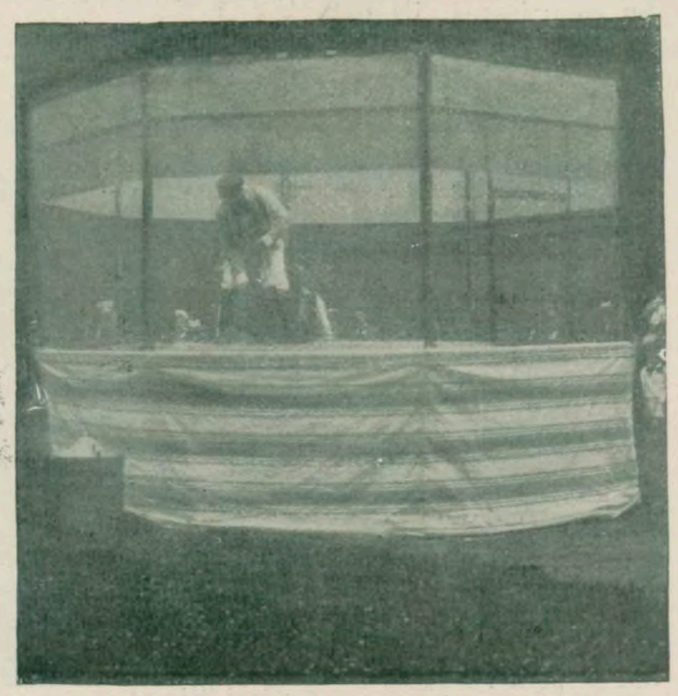
Il y a encore beaucoup à faire pour ces concours de chiens de berger ; espérons que le Club du chien de berger français, comprendra que son but n'est pas uniquement de louanger M. Boulet, mais se rendre utile aux bergers, comme aux conducteurs de troupeaux, comme aussi aux amateurs de nos races de chiens de berger français.

Paul Mégnin.



CONCOURS DE CHIENS RATIERS.
Concours d'adresse : Fox terrier cherchant les rats dans une botte de paille.

MÉDOR IX, CHIEN SAINT-GERMAIN.
A M. Bathiat-Lacoste, de Lille,
1er prix, Paris, 1899. — 1er prix, Amiens, 1899.



CONCOURS DE CHIENS RATIERS.
La « mise au parc » des rats.

L'Accident d'Holocauste et les Rayons X

✤

Il est peu d'accidents survenus à un cheval de course qui aient autant fait couler d'encre que celui arrivé le mois dernier à Holocauste, le grand crack que son propriétaire, M. J. de Brémond, avait envoyé courir le Derby d'Epsom. On le sait, dans cette course, Holocauste était monté par Sloan, et son seul concurrent sérieux était Flying-Fox, monté par Cannon et qui, débarrassé de lui, devait gagner. Les deux chevaux, qui avaient tenu la tête pendant la plus grande partie du parcours, commençaient leur effort. Flying-Fox venait très fort et Sloan commençait à lever les mains pour lui résister, quand Holocauste s'arrêtait brusquement, tournait sur lui-même pour s'abattre immédiatement. Il avait le paturon brisé. Les causes les plus invraisemblables ont été données de cet accident; on a été jusqu'à dire qu'Holocauste avait glissé sur une pelure d'orange, etc. La vraie raison, parait-il, est celle attribuée au surentraînement d'Holocauste : les tissus du cheval n'ont pu résister au travail qui lui était imposé.

Mais la cause de l'accident admise, on a reproché à son propriétaire de l'avoir fait abattre. « On aurait pu le conserver pour la reproduction en lui mettant une jambe de bois », a-t-on dit à un de nos confrères, qui cite à ce sujet l'opinion de M. Barrier, le savant professeur :

Les fractures du paturon me paraissent commander deux attitudes, selon qu'elles sont multiples (comminutives), accompagnées ou non de perforation de la peau, ou qu'elles sont simples, sans traumatisme externe.

Dans le premier cas, j'estime qu'il est économique d'abattre le sujet, les insuccès du traitement, les risques, les frais, étant trop considérables. Dans le second cas, on peut et on doit tenter la consolidation, *si l'animal est de grande valeur comme reproducteur*.

Je ne saurais dire si la valeur d'*Holocauste* autorisait une intervention conservatrice de ce genre, puisque j'ignore absolument en quoi cette fracture consistait. Mais, dans l'affirmative, j'aurais sans hésiter donné la préférence aux procédés ordinaires de contention sur les moyens orthopédiques préconisés par nos voisins Jusqu'à plus ample informé, je reste sceptique devant l'*élalon à la jambe de bois*.

L'ACCIDENT D'HOLOCAUSTE.
(D'après une photographie aux rayons X, de M. F. H. Glew. L'étoile indique l'endroit de la cassure de l'os.)

Nous sommes donc heureux de publier aujourd'hui cette photographie de la jambe d'Holocauste obtenue par les rayons X. M. Barrier pourra nous dire si on pouvait conserver par un replâtrage savant Holocauste à la reproduction.

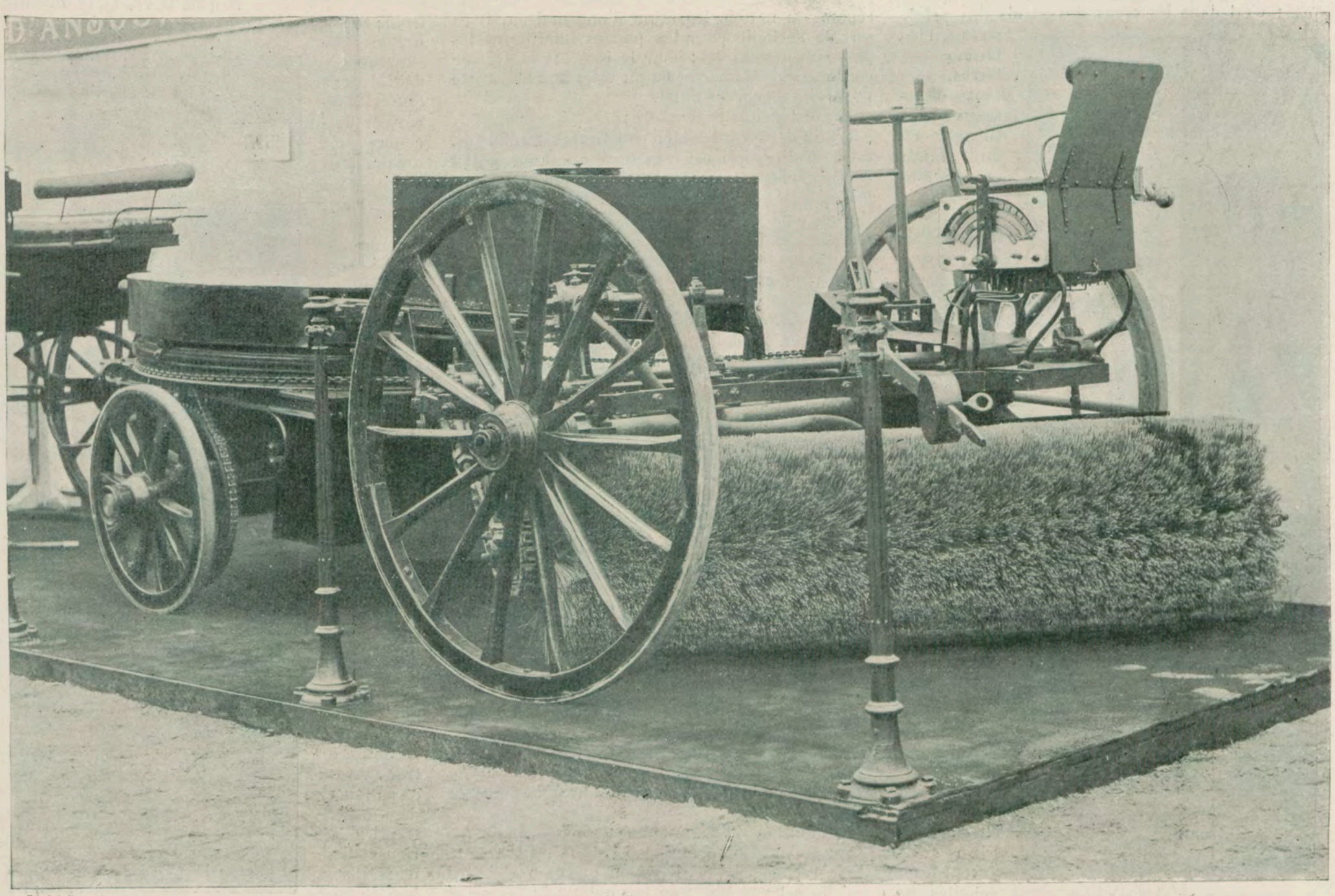
L. L. F.

Les grandes chaleurs.

Après avoir pédalé pendant la grande chaleur il est dangereux de se désaltérer avec des boissons glacées. Nous vous rappelons, cyclistes, que le meilleur moyen de calmer la soif est de prendre quelques gouttes d'*Alcool de Menthe de Ricqlès* dans un verre d'eau sucrée ou non. Le Ricqlès procure une sensation de fraîcheur exquise, il assainit les eaux impures et prévient les affections intestinales si fréquentes en été.

La nouvelle Balayeuse électrique

MM. Thomas et Lerocher, ingénieurs municipaux, ont imaginé alors une automobile électrique, laquelle traîne une balayeuse ordinaire, qui supporte un réservoir d'eau. Dès que l'appareil fonctionne, l'eau du réservoir s'écoule et tombe pulvérisée sur le sol, formant avec la poussière une sorte de sciure que balaie l'arrière-train de la voiture, si bien que l'on arrose et qu'on nettoie tout ensemble. Plus de boue, plus de flaques gluantes, terreur des bicyclistes. Plus de lances non plus.



(Cliché Beau.)

LA NOUVELLE BALAYEUSE ÉLECTRIQUE.

Les Animaux
photographiés chez eux[1]
(Suite)

Celui qui veut photographier les bêtes chez elles doit être prêt à les suivre dans des retraites d'accès fort difficile, avons-nous dit. La méthode de l'arbre artificiel n'est applicable qu'à des cas de difficulté très moyenne : elle ne comporte aucun danger. Il n'en va pas de même dans le cas où l'on veut explorer des falaises.

Les falaises, qu'elles soient au bord de la mer, ou qu'elles se rencontrent en pleine terre, qu'elles soient verticales, ou seulement très obliques, sont d'approche très malaisée : il faut user de subterfuges. Il y a d'autant moins lieu d'hésiter, que lesdites falaises sont pleines d'intérêt. Par leur situation même, par leur configuration qui interdit l'accès de tant d'animaux, elles sont devenues le territoire de prédilection de nombre d'espèces intéressantes. C'est dans les anfractuosités des falaises, au bord de la mer, que viennent gîter et se reproduire tant d'oiseaux aquatiques; c'est dans les creux des parois des précipices, à l'intérieur des terres, que tant d'oiseaux nocturnes, en de grands espaces font leur nid et élèvent leur famille : l'aigle, le grand duc et beaucoup d'autres. Il faut donc pouvoir visiter les falaises à fond, et en fouiller les fentes et les crevasses, sinon de la main, au moins de l'œil et de l'objectif.

COMMENT IL NE FAUT PAS FAIRE.

Dans quelques cas, sans doute, on pourra déjà faire beaucoup d'excellente besogne au moyen d'échelles posées au pied du talus rocheux : mais bien souvent les échelles ne peuvent être employées : tel est le cas, en particulier, quand la falaise plonge à pic dans la mer, quand aucune grève ne se trouve à sa base.

D'autre part, les échelles ne permettent généralement pas d'explorer toute la hauteur, et alors il faut bien imaginer une méthode nouvelle.

Cette méthode, nos lecteurs n'auront pas à la chercher : nous allons la leur faire connaître, ou plutôt retrouver, car ils se doutent bien de la nature du procédé à suivre. Quand le maçon répare ou nettoie les murs d'une maison, il se sert de l'échelle pour les parties inférieures les plus voisines du sol; pour le reste, il se sert de cordes, comme chacun l'a pu voir. Le naturaliste se servira de cordes aussi.

LES PRÉPARATIFS DU DÉPART.

Et voici de quelle manière :

Il faut deux cordes bien constituées et robustes. L'une d'elles, qui est plus forte que l'autre, doit avoir 5 centimètres de diamètre environ; comme longueur, il convient qu'elle ait 60 mètres environ. Du reste la longueur varie selon la hauteur des falaises à explorer; naturellement 60 mètres suffiront dans beaucoup de cas, mais ce ne serait pas assez pour explorer les falaises entre Fécamp et le Tréport, qui s'élèvent souvent à 100 mètres.

La plus forte des deux cordes est pourvue, à son extrémité, de trois anses dont l'usage et les proportions se jugent aisément si l'on jette les yeux sur la figure 1 qui représente le naturaliste prêt à descendre. Les anses servent à asseoir ce dernier, à lui prendre les reins par le haut, par le milieu et aussi par le bas.

Avant d'aller plus loin, il faut enfoncer dans le sol, au sommet de la falaise, et à quelque distance du bord, pour éviter les éboulements, car le sol y est plus ou moins désagrégé et fissuré; il faut enfoncer une barre de fer solide, un bon levier de carrier, et la corde qui sert à descendre le voyageur fait un tour autour de ce levier. Derrière ce dernier, une ou deux personnes sûres sont assises : ce sont elles qui tiennent la corde, et qui la laissent filer, pour la descente, et la hissent pour la remonter. Et c'est pour régulariser et ralentir les mouvements de la corde, pour éviter les à-coups, qu'on l'a enroulée autour du levier. Pour la seconde corde, qui sert de *guide-rope*, elle est attachée solidement au levier, et le reste est jeté par-dessus la falaise; le naturaliste la prend entre les mains, et s'en aide tant à la descente qu'à la montée.

Et maintenant, comment s'opère la descente ?

Nous avons, dans la figure 1, tous les éléments de la réponse. La corde est en place, c'est-à-dire qu'elle est enroulée une fois autour du levier, et retenue par deux hommes : la partie qui descendra peu à peu est couchée sur le sol, enroulée, sans nœuds ou intrications; les trois anses sont à leur place; le naturaliste est assis dans son hamac, et il tient le guide-rope : il est prêt à descendre. Remarquez sa position. Il fait face au levier, et tourne le dos à la falaise, et il est debout. C'est là la bonne position. Mais il en est une qui ne vaut rien, et c'est celle que la plupart des débutants prennent instinctivement. Elle est représentée dans la figure 2. C'est la position qui consiste à s'accroupir sur le bord de la falaise. Elle ne vaut rien, pour la raison très simple que les genoux et les coudes sont en contact avec le rocher, et que, pendant la descente, cette roche va naturellement écorcher les genoux et les coudes en question. Ce n'est pas ainsi qu'il faut procéder : la bonne méthode est celle qui est figurée dans la figure 3. Il faut se tenir droit, debout, en maintenant une certaine obliquité, au moyen du guide-rope qui joue ici un rôle essentiel, notez-le bien; il faut descendre en posant le pied sur le rocher, lentement, en choisissant bien l'endroit, et en inclinant le corps vers l'arrière, pour éloigner celui-ci de la paroi que les pieds seuls doivent toucher, sous peine de contusions et de meurtrissures sans nombre. En réalité, la chose n'est pas difficile : il y faut de la raison et du sang froid; ce n'est point un exercice pour neurasthéniques. Remarquez d'ailleurs que cette façon de descendre est exactement celle dont se servent beaucoup de bûcherons et de sauvages qu'on voit escalader et descendre des arbres, en fixant les pieds dans le tronc avec des crochets, ou même sans crochets, et en allongeant les bras le plus possible, de manière que le corps, tenu à peu près droit, fait un angle sensible avec la direction du tronc. Avant de se lancer dans une entreprise sérieuse, d'ailleurs, il sera bon de faire des répéti-

LA MÉTHODE CORRECTE

(1) Voir le numéro 42.

(D'après une photographie.)

COMMENT ON DESCEND UNE FALAISE INCLINÉE.

tions le long de falaises peu élevés ou de murs; on apprendra de la sorte le maniement des cordes et la manière de se tenir. Inutile d'ajouter que pour le service des cordes il faut des hommes solides et très calmes, qui sont tout à leur affaire et ne s'occupent de rien d'autre, l'oreille aux aguets pour entendre les ordres qui peuvent leur être donnés par la voix ou le sifflet.

Selon la nature du terrain, la marche à reculons dure pendant un temps plus ou moins long. Elle se prolonge dans le cas où la falaise n'est pas immédiatement verticale, comme cela a lieu pour celle qui est représentée dans la figure 4; d'autres fois elle est de très peu de durée. En tout cas, c'est toujours par la marche à reculons qu'il faut commencer pour éviter les écorchures et les contusions : et elle se prolonge tant que la falaise reste oblique ou verticale. Dans la figure 4 la marche continuera jusqu'au bas. Mais il n'en va pas de même dans les cas représentés par les figures 2, 3 et 5. En effet, dès que le haut de la falaise surplombe sa partie moyenne, dès qu'il y a un retrait dans la paroi de la falaise, par rapport à son couronnement, la marche à reculons devient impossible. La corde et le sujet restent dans la verticale, tandis que la paroi fuit. Et alors, dès que la paroi fuit, comme il n'y a pas moyen de la suivre, on l'abandonne. On ne la lâche qu'à la dernière extrémité, pour éviter une oscillation qui pourrait amener un heurt contre les rochers, et dès lors on descend suspendu dans l'air, à plus ou moins rande distance de la paroi.

Cette position est celle qui est représentée par la figure 5. Et on comprend fort bien maintenant, la nécessité des trois anses. Il y en a deux, autour des reins et autour du bassin, qui sont nécessaires pour la marche à reculons : la troisième, sous les fesses, est d'importance capitale pour la descente en panier : sans elle le sujet serait insuffisamment suspendu et devrait faire des efforts considérables avec les bras.

Tels sont les principes élémentaires de la méthode des cordes. Il va de soi que pour bien apprendre à s'en servir, l'expérience rend plus de services que les conseils les plus minutieux : c'est en forgeant qu'on devient forgeron, dit le proverbe : c'est en faisant de petites descentes faciles qu'on apprendra à en faire de difficiles. Il convient pourtant de signaler deux points. C'est d'abord qu'il ne faut pas enfoncer le levier verticalement en terre : sa direction doit être inclinée, et l'inclinaison de l'extrémité libre doit être vers la terre et non vers l'abîme. D'abord, avec l'inclinaison dont il s'agit, la solidité est plus grande; et d'autre part la corde aura moins de tendances à remonter le long du levier, à s'en dégager peut-être, d'où secousse et accident possible. Pour bien faire, donc, il faut enfoncer le levier comme il est représenté dans la figure 1, et il faut deux hommes placés comme il est indiqué : l'un, à l'arrière, soutient le gros de l'effort; l'autre, à côté du levier, surveille et régularise le filage de la corde, et l'empêche de se dégager.

Second point : faire grande attention à la structure du sol au point où va se faire la descente : chasser à l'avance les pierres libres, éviter de faire passer les cordes sur des arêtes coupantes, et éviter les terrains désagrégés où la corde peut arracher ou détacher des pierres : celles-ci pourraient tomber sur l'opérateur et le tuer, ou, au moins, le blesser très grièvement. Se méfier aussi des crevasses ; la corde pouvant s'y engager à fond, s'y coincer, et ne plus fonctionner, soit pour descendre, soit pour monter.

Voilà donc notre photographe en route. Tantôt il marche à reculons le long d'un plan incliné, veillant à n'avoir de contact avec la falaise que par les pieds, tantôt il est suspendu dans l'air, dans le vide, comme on dit communément, à distance variable de la falaise : et sa méthode de descente change, et varie selon les circonstances : il passe de l'une à l'autre alternativement.

(D'après une photographie.)

COMMENT ON DESCEND UNE FALAISE EN RETRAIT.

Assurément, il fait souvent des descentes de simple explorateur, des descentes au moyen desquelles il cherche à se renseigner sur ce qu'il pourrait y avoir d'intéressant, sans savoir par avance ce qu'il va trouver. D'autres fois, il cherche un objet précis. Par exemple, il sait qu'à telle hauteur à peu près, dans telle ligne verticale, il devra trouver un nid d'oiseau; il a vu plusieurs fois la bête se lever ou se poser, et il en conclut qu'elle a là sa famille. Dans les deux cas, toutefois, qu'il aperçoive quelque chose d'intéressant à droite ou à gauche de sa ligne de descente, ou qu'il se soit trompé dans son appréciation, de telle sorte que le nid convoité se trouve ailleurs qu'au point où il le plaçait mentalement, une même règle doit diriger ses mouvements. Du moment où il ne se trouve pas dans la ligne où il voudrait être, il ne doit en aucune façon essayer de corriger son erreur sur place. Il ne doit pas, à supposer que les circonstances s'y prêtent, chercher à se rapprocher de l'objet convoité en circulant sur la paroi de la falaise. Ceci est une règle absolue, et ce n'est qu'en cas où une sorte de terrasse intermédiaire, sûre, solide, se présente, que l'on peut quitter les modes de locomotion déjà indiqués pour se promener sur cette terrasse, et se livrer à une exploration dans le sens horizontal. La raison est bien simple d'ailleurs. Prenons le cas d'une personne qui, pour une raison quelconque, s'arrête dans sa descente, le long d'une falaise, et s'accrochant aux rochers, veut aller à droite ou à gauche.

Il est clair que dans ce cas, elle ne peut plus faire usage des cordes ; celles-ci ne la soutiennent plus, elle ne doit compter que sur ses mains et ses pieds. Et si ceux-ci ne suffisent pas, si la configuration des lieux est telle que les méthodes ordinaires de l'alpiniste deviennent inapplicables, une chute se produit. Sans doute, les cordes sont là pour arrêter la chute ; mais n'est-il pas évident que de fortes contusions et écorchures peuvent se produire; n'est-il pas évident, surtout, que plus l'explorateur aura dévié de la verticale qu'il avait d'abord suivi, plus il y sera violemment rejeté par les lois de la pesanteur ; et l'opération pourra être fort pénible. Aussi est-ce un axiome fondamental que l'on ne doit jamais quitter la verticale.

(*A suivre.*) ZOOPHILUS.

PNEUMATIQUE
Michelin
CLERMONT-FERRAND
Le Père des Démontables.

QUINQUINA DUBONNET
APÉRITIF
dans tous les Cafés.

LES ATELIERS VINET
MONTAGE et RÉPARATIONS
Pour AUTOMOBILES
Téléphone 526-90. — 25, RUE BRUNEL

Vital
PNEUMATIQUE

Le Gérant : VICTOR VOINOT.

6441. — CORBEIL. Imprimerie ÉD. CRÉTÉ.

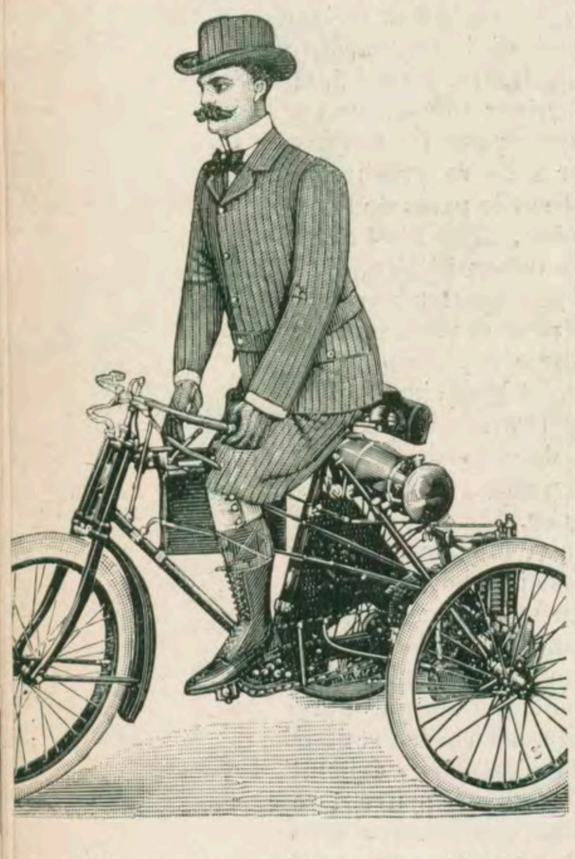
A MODE SPORTIVE

COSTUMES DE MOTOCYCLISTES

'exposition d'automobiles a obtenu un énorme cès qui a dépassé toutes les espérances. C'est grand encouragement pour cette nouvelle indus- qui, née d'hier, a pris déjà un si grand déve- ement.

e nombreux sportsmen ont fait achat de voitures le motocycles; il est absolument d'actualité de senter à nos lecteurs le costume adopté par nos s élégants chauffeurs parisiens : créé par la son Cook et C°, 23, rue Auber, à Paris.

ous avons dessiné ce modèle à l'intention de nos eurs qui remarqueront que le confortable ne le e en rien à la parfaite élégance. C'est le modèle tique par excellence et le grand nombre de com- ndes dont ce costume fait chaque jour l'objet,



la meilleure preuve du succès qu'il obtient rès de l'élégante clientèle de la maison Cook et C°.

ous avons visité avec beaucoup d'intérêt, la gnifique collection de draperies pure laine, nespun d'Écosse, fabriquées spécialement pour onfection de ce modèle dont le prix est de francs sur mesures. Nous recommandons tout cialement les gris, verts et marrons, qui s'acco- lent parfaitement des intempéries que les moto- istes ont à subir dans leurs longues excursions.

ous complétons ces renseignements en faisant naître que la maison Cook et C° fait également, mesures, le costume en cuir noir au prix de francs.

ous engageons nos lecteurs à faire une visite à e maison dont la coupe parfaite et le grand net des costumes a consacré la renommée et le cès.

e catalogue général et des échantillons sont oyés franco sur demande adressée à MM. Cook °, 23, rue Auber, à Paris.

LA JUPE-CULOTTE

La jupe culotte, et un petit croquis de costumes pour automobiles.

La jupe culotte John Sandt et Laborde, comme on le voit par le dessin que nous reproduisons ici, est une jupe divisée, dont chaque jupelette, si nous vons nous exprimer ainsi, est retenue à la jam- par une manche de soie prenant à l'intérieur, à entimètres du bas, coulissée au mollet, empê- nt tout relèvement du vêtement. Sa définition donc celle-ci : d'apparence c'est une jupe, en té c'est une culotte, donnant à la cycleuse e facilité pour enfourcher, comme les sieurs, la machine à ca-

M. John Sandt et Laborde, t les magasins sont situés, boulevard Malesherbes, ont lientèle sportive la plus élé- e de Paris ; on peut défiler dans leurs ns le tout-Paris des ds clubs de sports. ous reviendrons éga- nt sur les costumes automobiles.

Jupe-culotte.

SMART

NOS CONCOURS

CONCOURS N° 25

La course du Clocher Omnium.

Nous publierons dans notre prochain numéro le compte rendu de cette course.

CONCOURS N° 24

(*Concours photo-cycliste*)

DIMANCHE 30 JUILLET

Nous reportons au dimanche 30 juillet notre concours photo-cycliste dont voici le règlement :

1° Le concours est ouvert à tous les membres du Touring-Club, aux abonnés et invités de la *Vie au Grand Air ;*

2° Le départ sera donné à neuf heures du matin, à un endroit indiqué ultérieurement;

3° Le trajet n'excédera pas vingt-cinq kilomètres ; l'itinéraire ne sera indiqué aux concurrents qu'au moment du départ ;

4° Le concours sera placé sous la présidence d'honneur de M. Ballif;

5° Les concurrents pourront prendre autant de vues qu'il leur plaira ;

6° Le classement général se fera par une addition des points donnés à chaque concurrent pour sa place dans la course et sa place dans le concours de photographie ;

7° Les épreuves photographiques des concurrents devront être déposées avant le lundi 31 juillet, six heures du soir, à la *Vie au Grand Air ;*

8° Cinq prix seront distribués et les photographies des vainqueurs seront publiées dans la *Vie au Grand Air ;*

9° Les engagements seront clos le 27 juillet. Ils devront être adressés à la *Vie au Grand Air* et accompagnés d'un droit de 2 francs donnant droit au service de la *Vie au Grand Air* pendant deux mois.

CONCOURS N° 26

Courses d'automobiles (*Paris-Boulogne*)

Nous sommes heureux d'annoncer à nos lecteurs et au monde automobile que la municipalité de Boulogne-sur-Mer a mis

quatre mille francs

à la disposition de la *Vie au Grand Air* pour organiser au mois de septembre une grande course d'automobiles qui coïncidera avec le Congrès qui doit se tenir dans cette ville pour l'avancement des sciences.

Nous remercions bien vivement la municipalité de Boulogne-sur-Mer de ce précieux encouragement qu'elle donne à l'industrie automobile et nous publierons bientôt le règlement de la course.

Disons aujourd'hui que nous avons décidé de mettre cette épreuve sous le haut patronage de l'Automobile-Club de France et d'en confier l'organisation spéciale à la Commission Sportive de la grande Société d'Encouragement.

La course aura lieu le 17 septembre et sera suivie le lendemain d'une exposition et d'un concours d'élégance.

CONCOURS N° 27

Championnats de patins bicyclettes

A la demande de la plupart des concurrents de l'année dernière, nous réorganiserons cette année nos Championnats de patins bicyclettes. Ils auront lieu, comme précédemment, à Longchamp, un dimanche matin de la fin de juillet. D'ores et déjà on peut nous envoyer son engagement. Y joindre deux francs donnant droit au service de la *Vie au Grand Air* pendant deux mois.

LA DIRECTION.

BIBLIOGRAPHIE

(*Nous rendrons compte, sous cette rubrique, des volumes qui nous seront adressés en double*).

C'est à tous ceux qui s'occupent de cheval que s'adresse l'ouvrage publié par Legoupy sous ce titre : *Dressage et emploi du cheval de selle*, par le marquis de Saint-Phall.

Dans cette méthode, l'auteur se base sur l'étude des équilibres du cheval pour en déduire les procédés à employer en dressage et en équitation au moyen des jambes et des rênes, qu'il considère comme les seules aides permises. Précédé d'une préface due à un de nos écuyers les plus compétents, cet ouvrage ne peut qu'intéresser vivement tous les hommes de cheval.

Le Courrier de nos Lecteurs

Harry Roberston : Les deux livres anglais ont paru dans la *Badmington Library*. — *Marchand, collège de Langres :* Remerciments, ferons passer si possible. — *A. Bourboin :* Le numéro d'aujourd'hui a dû vous donner entière satisfaction. — *A. D. :* Voyez le n° 24 de la *Vie au Grand Air*. — *G. Diojeas :* Merci pour votre proposition, mais nous n'acceptons pas de correspondante pour le moment.

PETIT BLEU.

Il n'est point dans Paris, d'endroit plus agréable et plus attrayant que la Grande Roue de Paris où, le jour comme le soir, les attractions les plus nouvelles et les plus variées, ajoutées à l'ascension merveilleuse dans la Grande Roue attirent un public de plus en plus nombreux. On y vient et on y revient, car le temps s'y écoule joyeusement au milieu de l'entrain général et les plus moroses se déridents dans cette atmosphère de gaîté communicative. Les fêtes de nuit se succèdent également avec toujours le même succès, les fêtes de nuit qui ont lieu tous les dimanches ne le cèdent en rien comme gaîté et comme attrait aux plus joyeuses solennités parisiennes.

CYCLES TOUTES MARQUES & APPels PHOTOGques

Crédit 15 mois un seul 15e comptant sans aucune majoration sur les prix de détail. *Catalogue illustré franco.*

AGENCES RÉUNIES, 5, Bd de STRASBOURG, PARIS

En descendant de bicyclette, *Mesdames*, si vous êtes soucieuses de votre santé, de votre fraîcheur, servez vous de l'exquise **Eau de toilette Bobœuf** antiseptique, 3 fr. 50, 19, rue des Mathurins, Paris.

PETITES ANNONCES

HOTELS RECOMMANDÉS

BIARRITZ

HÔTEL D'ANGLETERRE. Garage pour automobiles.

PARAMÉ

GRAND HÔTEL. Garages pour automobiles.

PARIS

HÔTEL DE RUSSIE, 1, rue Drouot.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

3 MAISONS à Paris : 1° r. **Cassette**, 7. 2° r. **Mazet**, 8. 3° r. **Vaneau**, 44.

Contenances.	Rev. br.	Mises à prix.	
418 m. 28	15.520 f.	155.000 f.	Adj. s. 1 ench. ch. not. Paris, 11 juillet. Me Donon, not. 9, r. Villersexel.
113 m. 25	6.970 f.	70.000 f.	
261 m.	14.340 f.	180.000 f.	

2 MAISONS contig. *r. Lemercier*, 23 et 25. Ces 325 et 461m ; r. br. 7,755 fr. et 4,665 fr. M. à p. 90,000 fr. chac. Fac. de réun. à adj. s. 1 ench. ch. not. 11 juillet 99, Me *Huillier*, not. 83, b. Haussmann.

CONSEIL FINANCIER BI-HEBDOMADAIRE

DE LA

BANQUE SPÉCIALE DES VALEURS INDUSTRIELLES

Acheter l'obligation de la SOCIÉTÉ ANONYME des ÉTABLISSEMENTS LECOMTE et DEPRES, au cours de 510 fr. environ.

Cette Société a été constituée le 1er avril 1899, au capital de 1,800,000 francs, pour prendre la suite de l'exploitation de MM. **LECOMTE** et **DEPRES** teinturiers-apprêteurs à Roubaix.

Les bénéfices nets de cette exploitation, qui s'élèvent annuellement à 250 ou 300,000 francs environ, sont en progression constante depuis plusieurs années.

La Société a émis 2,000 obligations de 500 francs, rapportant 25 francs d'intérêt par an.

Ces titres, garantis par tout l'actif social, qui comprend un immeuble et un matériel importants, constituent un placement de tout repos.

Les coupons d'intérêt semestriel de 12 fr. 50 sont payables les 1er février et 1er août.

Banque spéciale des Valeurs Industrielles
Société anonyme
au capital de **20 millions** de fr.
25, rue Vivienne, Paris.

PRIME A NOS LECTEURS

On sait les profits considérables réalisés depuis quelque temps par la hausse des bonnes valeurs industrielles. — Aussi, pensons-nous être agréables en même temps qu'utiles à nos lecteurs en leur offrant aujourd'hui en PRIME GRATUITE le *Journal des Valeurs Industrielles*, organe des mieux renseignés et renfermant, avec un **Tableau de tous les Tirages financiers**, une **Cote hebdomadaire des Cours de la Bourse de Paris**.

Tout lecteur désirant recevoir ce journal, devra remplir le BON-PRIME ci-dessous, le détacher et l'envoyer à M. le Directeur du *Journal des Valeurs Industrielles*, 25, rue Vivienne, à Paris (1).

BON-PRIME

DU JOURNAL

" LA VIE AU GRAND AIR "

M. . . . . . .

demeurant . . . . . .

prie Monsieur le Directeur du **Journal des Valeurs Industrielles**, 25, *rue Vivienne, à Paris, de lui faire* **gratuitement** *le service du* **Journal des Valeurs Industrielles.**

(1) Nos abonnés qui ne voudront pas détériorer leur journal n'ont qu'à nous demander la Prime par carte postale ; nous ferons le nécessaire.

LE PAVILLON DE BELLEVUE

A MEUDON

La chaleur peut venir maintenant les Chauffeurs, les Cyclistes, les Sportsmen, savent où aller respirer l'air pur après une journée torride.

Garage pour Automobiles, Bicyclettes.

Service de Mail-coach du Palace-Hôtel au Pavillon de Bellevue.

LE PLUS BEAU SITE DU MONDE